

# АЄІ ДІ АОААІ І В АІ ДАІ Є

(Закінчення. Початок на 1 стор.)

До слова, аби провести випробування рухомого складу в умовах, максимально наближених до реальних, представники заводу-виробника завантажили “дизель” мішками з піском загальною вагою 47 тонн, забезпечивши навантаження, що відповідає стовідсотковій заселеності поїзда. За їхніми розрахунками, у тривагонному “дизелі” на м’яких, хоч і не дуже широких кріслах (до речі, львівського виробництва) можуть подорожувати 267 пасажирів, а загальна пасажиромісткість – 637 осіб.

У такому “баласт-комплектуванні” загальна вага дизель-поїзда становила майже 240 тонн. Тому, коли начальник залізниці Богдан Піх запропонував раптово зупинити поїзд на одному з підйомів, щоб продемонструвати, як він рушить із місця та набере швидкість, представники Крюківського заводу захвилювалися, проте “дизель” упорався. На ділянці з підйомом до 40 градусів та поворотом машина рушила і набрала швидкість.

За словами машиніста-випробувача, оператора пуско-налагоджувальних робіт систем електроніки та програмування ПАТ “КВБЗ” Сергія Михайленка, система управління у “дизелі” повністю автоматизована та дозволяє у режимі онлайн відстежувати роботу всіх систем, спостерігати за сенсорами та датчиками, корегувати роботу тих чи інших вузлів та агрегатів.

– Втручання машиністів та помічників у роботу системи – мінімальне, – зауважив Сергій Михайленко, – дизель-поїзд легкий та слухняний у керуванні. Тут практично автоматична система гальмування, працює та вже добре показала себе на крутих спусках і підйомах Львівської залізниці система АВС. Є спеціальна система фіксації та запису показників руху, яка архівує дані у так званій “чорній скриньці”, відеонагляд, спостереження за дверима, комп’ютерами дизельної установки, системою заряду акумуляторної батареї, системою роботи бортової магістралі вагона, також машиніст може контролювати швидкість обертання колінвала дизельної установки, температуру охолоджувальної рідини, тиск у масляній системі, роботу автоматичної коробки передач.

Особлива гордість проектувальників – автономність системи дизель-поїзда. За словами Сергія Михайленка, у разі виявлення несправності, яку не зможе усунути система відповідно до програмування на випадок нестандартних ситуацій, машиніст може відключити один “дизель” чи навіть два та продовжити рух на одному справному “дизелі”.

– Ми випробували такі варіанти на кількох ділянках Львівської залізниці і отримали хороший результат, – зазначив машиніст.

До слова, дизелі у новій машині – ні-



мецького виробництва, системи керування – польські, комп’ютерне начиння – швейцарське. Але виробники наголошують, що левову частку робіт та всі внутрішні комплектуючі виготовлені в Україні.

Як розповів заступник головного конструктора ПАТ “КВБЗ” Олексій Гречкін, пластик для машини робили у Дніпропетровську, “маску”, яка відрізняє поїзд від усіх інших та забезпечує його впізнаваність – у Черкасах, крісла – у Львові. А корпус дизель-поїзда та візок повністю створені фахівцями Крюківського вагонобудівного заводу. Системи кондиціонування також українського виробництва.

– Ми доклали всіх зусиль, аби виготовити продукт, який стане цікавим не лише Україні, але й іншим країнам СНД, – зауважив розробник. – Найбільше чекали саме випробувань на Львівській магістралі, адже таких складних ділянок, як тут, нема на жодній іншій залізниці. Після всіх випробувань можна перевести подих – машина загалом впоралася із навантаженнями.

Не менш важливим питанням, яке постало перед командою кривківських випробувальників, стала остаточна вартість дизель-поїзда, однак вони запевнили, що вона буде ринковою.

Підготувала Юлія ДАЛЕКА

## ▼ СПЕЦРЕПОРТАЖ



## ПОДВІЙНА ТРАГЕДІЯ ІЛОВАЙСЬКА

воно не може змінити об’єктивну ситуацію, і Іловайськ занепадає. Упродовж попередніх двох десятиліть час від часу у місті відбувалися спільні з представниками залізничної галузі РФ конференції з питань можливого подальшого використання потужного потенціалу залізничного Іловайська, але це були лише слова та побажання, які ніяк не вплинули на залізничний статус міста.

Російська Федерація, переорієнтовуючи пасажиропотоки з Іловайська на свою територію, дбала насамперед про економіку своєї залізничної галузі, не забуваючи за кожної нагоди устами чергового гостя дорікнути: “И далась вам эта независимость...”

Коли на Донбасі спалахнула війна, РФ знову накинула оком саме на залізничний Іловайськ, який навіть за два важкі десятиліття не втратив свого колишнього залізничного потенціалу і нині готовий знову відкрити ворота на Кавказ. Із цієї точки зору зрозуміло, що російські дипломати, політики та військовики мали свої далеко не мирні плани на Іловайськ та його транспортний потенціал.

Чим живе нинішній залізничний Іловайськ? За допомогою мобільного зв’язку поспілкувався зі залізничниками, які працюють на різних посадах в Іловайському вузлі.

Ось що можу розповісти про вересневий Іловайськ 2014 року. У багатоповітрях міста зруйновано 200 квартир, знищено 450 приватних будинків, серйозних пошкоджень зазнали дві школи міста – №№13 і 14. Деякі вчителі звільнилися з роботи. У різному обсязі зазнали збитків місцеві відокремлені підрозділи Донецької залізниці, зокрема локомотивне депо, енергодільниця, будівельно-монтажне експлуатаційне управління. Залізничники, як можуть, намагаються відновити пошкоджені війною об’єкти. Потрапила під обстріли залізнична поліклініка, значних пошкоджень зазнав її дах. Тут уже встигли покласти новий шифер, якого зараз ще бракує для інших будівель. Розбите фасадне скло Іловайського вокзального комплексу, пошкоджені осколками ззовні стіни споруди. За словами очевидця, територія вокзалу опинилася у центрі воєнного протистояння, а тому постраждала доволі сильно. Значних

пошкоджень зазнали й електропоїзди, що не встигли виїхати з вокзалу у безпечну зону. Місцеві мешканці розповідають, що й досі не поховані численні тіла загиблих військових із обох сторін. Кажуть, що їхня загальна кількість у разі перевищує цифри офіційної статистики. Дійшло до того, що місця масових поховань загиблих загортали навіть тракторами. Про втрати серед мирного населення ніхто не може сказати конкретно. До початку війни в Іловайську мешкало 17 тис. жителів. Зараз їх значно менше, бо громадяни звідси активно евакуювалися. У місті запроваджена комендантська година.

Залізничники вповні відчувають усі місцеві проблеми з продовольством, із водо- та електропостачанням. Частково ці проблеми вирішуються, у місті запрацювали приватні продовольчі магазини, хлібопекарня налагодила випуск хлібо-булочних виробів. Проте працівники відокремлених залізничних підрозділів, наприклад, не можуть у звичному режимі отримати зароблені гроші, переказані їм на банківські карткові рахунки. Доводиться виїздити за межі міста, скажімо, у Донецьк, щоб там скористатися банкоматом. Гуртожиток БМЕУ відданий для проживання місцевих мешканців, які втратили свої квартири та будинки. Вирішення питання про надання іловайцям нового житла замість зруйнованого є дуже серйозною проблемою.

Спортивний комплекс “Локомотив” імені І. Казаринова вдалося частково відновити зусиллями його співробітників, зокрема “зашити” плівкою віконні рами, скло з яких вибило вибуховими хвилями, і сюди знову почали приходити відвідувачі. Запрацювали басейн, тренажерні зали, футбольні майданчики. Ця розповідь – лише окремі штрихи до загальної картини подвійної трагедії Іловайська, який нині контролюється збройними формуваннями ДНР. Що буде далі? Серед місцевого населення ширяться чутки про те, що у місті можуть бути введені нові гроші – чи то російські, чи ДНР-івські.

Очевидним є одне: Іловайськ нині переживає драматичні часи у своїй історії.

Олег ПИЛИПЕНКО,  
спеціально для “Львівського залізничника”

**З**араз на Донбасі перемир’я, але війна не припинилася. Вона постійно нагадує про себе обстрілами, вибухами. На жаль, унаслідок воєнних дій серйозно постраждала місцева залізнична інфраструктура. Кілька разів місто переходило, як кажуть, із рук в руки, і зараз воно знову підпорядковується ворогові, який, здобуваючи Іловайськ, застосував важку зброю російського “походження”.

Іловайськ нині відомий, мабуть, усім небайдужим в Україні людям. Однак за межами Донбасу пересічні громадяни небагато знають про Іловайськ. Тому розкажу більше про це місто.

Донбаський Іловайськ у всі часи заслуговував на особливу увагу. Нині це місто переживає другу трагедію у своїй новітній історії, а першу воно пережило на зорі незалежності України. До моменту розпаду СРСР Іловайськ був союзними залізничними “воротами на Кавказ”. Десятиліттями через Іловайськ щоденно проходила величезна кількість пасажирських потягів. Наприкінці 80-х – на початку 90-х років минулого століття Іловайськ пропускав 120 пар швидкісних поїздів на добу і процвітав як залізничний вузол і як пасажирська залізнична станція. Місцеві залізничники називали Іловайськ провінційною Москвою, що цілодобово зустрічає і проводить величезний потік пасажирів. Із набуттям Україною незалежності потужний Іловайський залізничний вузол

втратив цей почесний статус. Одразу після розпаду СРСР Росія подбала про те, щоб її залізничний пасажиропотік оминав український Іловайськ новими російськими маршрутами. Трагедія Іловайська полягала в тому, що за короткий час у місті та поза його межами щез пасажирський рух, завдяки якому і місто, і залізничний вузол міцно стояли на ногах. Разом із пасажирським рухом значно поменшали й обсяги вантажоперевезень.

Нині на згадку про ті вже неблизькі часи в Іловайську залишився красень вокзальний комплекс, що простояв до нинішніх днів, перетворившись із залізничного на швидше музейний комплекс, у якому практично зникли відвідувачі.

Відвідуючи Іловайськ у відрядженнях, я спостерігаю за життям місцевих залізничників, які часто скаржаться на те, що їхнє місто деградує. Молодь опинилася перед жорсткими реаліями бездуховного і безробітного життя. Керівництво Донецької залізниці, наскільки могло, опікувалося містом, але